

# NOS MARINS ET LEURS NAVIRES

## Vapeur « TUNISIE »

**Rapport du capitaine**  
« Parti de la baie de Semenov pour Newcastle sur l'est. Formidable tempête au large du cap Nord du 8 au 11 Février. Aperçu les îles Shetlands le 12 à 10h30. Aperçu la terre de Kinair's Head le 13 à 08h00. Route à 9 nœuds au SW pour remonter les terres entre Aberdeen et Dundee. (...) Aperçu un sous-marin en surface venant de l'ouest à petite vitesse et portant une voile de la dimension d'un tape-cul de chalutier. Cheminée entre la voile et le kiosque d'où s'échappait une fumée grisâtre de mazout. L'officier de quart a cru tout d'abord à un chalutier patrouilleur. Mais le sous-marin a ouvert le feu à 600 m. Appelés aux postes de combat et envoyé signal de détresse auquel ont répondu deux stations anglaises et Bergen. Veille bien faite. Chacun s'est rendu à son poste rapidement. Très bonne attitude et bon comportement de tout l'équipage. Le capitaine était à la passerelle au moment de l'attaque avec le second et l'officier de quart Glajeau. Lanio était de veille au bossoir. »

TORPILLÉ (14/06/1917)

## Vapeur « TRIGNAC »

**Extrait des minutes du Greffe du Tribunal civil de première instance séant à Saint-Nazaire :**  
« Le vingt-cinq février mil neuf cent seize dans la mer du Nord, au cours d'une traversée de Nantes à Blyth (Angleterre), le vapeur Trignac, immatriculé à Nantes et armé à Saint-Nazaire, heurta un engin de guerre, mine ou torpille, à sept milles environ dans le Nord-Ouest de Downing. L'équipage de ce navire se composait au moment de l'événement de trente personnes. Un lieutenant, deux chauffeurs et un soutier purent se sauver dans une baleinière où ils furent recueillis, malades ou blessés, par le navire norvégien le Borgrsten, qui les débarqua à Harlepool. Les vingt-six autres membres disparurent presque instantanément, deux explosions ayant été ressenties à vingt secondes d'intervalle et le Trignac coupé en trois tronçons ayant coulé en moins de deux minutes. Le sauvetage était particulièrement rendu difficile par l'état de la mer et l'obscurité, et il semble malheureusement certain, en raison des circonstances du naufrage et de la température, qu'aucune des vingt-six personnes disparues n'a pu échapper à la mort. Depuis cet événement, aucune nouvelle pouvant faire douter de la réalité de leur décès n'est parvenue à l'administration de la Marine ou à leurs familles. Le décès de deux des marins disparus a été déclaré constant par jugements du Tribunal civil de Nantes en date des trente-neuf cent dix-sept. Par décision en date du onze septembre mil neuf cent dix-sept, Monsieur le Sous-secrétaire d'Etat des Transports maritimes et de la Marine marchande a déclaré la disparition des membres de l'équipage disparus lors du naufrage du Trignac et a requis la constatation judiciaire de leur décès... »

COULÉ (25/02/1916)

## LE BLOCH Pascal, 20 ans

Né le 06/08/1896 à Sarzeau  
Décédé le 25/02/1916, dans la mer du Nord, bâtiment coulé par une mine. Disparu en mer.

## Trois-mâts « ERNEST REYER »



TORPILLÉ (17/04/1916)

**Journal de bord du sous-marin allemand U 69 17.4.1916, 16h48 (heure allemande) :**  
« Vent W force 9 à 10 Mer force 3. Rafales force de l'ouragan, pluie, visibilité médiocre. En vue un trois-mâts carré. Invité à mettre en panne par signaux. Le signal est aussitôt compris et le bateau met en panne. Puis, il repart sous le vent sous toutes ses voiles, cherchant manifestement à s'échapper. Nous le contraignons avec le canon à mettre en panne. L'usage du canon est presque impossible en raison de l'état de la mer qui balaye constamment le pont. Le chef de pièce resté seul au canon doit le servir, attaché avec grande difficulté. Le voilier met en panne. Il s'agit du voilier français (en acier) Ernest Reyer de Nantes de 2708 tjb, lourdement chargé de salpêtre. Il est accordé à l'équipage 1h pour évacuer le navire. Après débordement des canots, essayons de couler le navire au canon mais ce n'est pas possible en raison de l'état de la mer. Coulé le navire avec une torpille au point 49,07N 07,49W. Vu l'état de la mer, 4 heures étaient nécessaires pour couler le navire. »

Derrière ce bref compte-rendu dans le journal de bord, on devine les circonstances de la destruction de l'Ernest Reyer. C'est une grosse tempête qui souffle sur zone et tout porte à croire que si malgré le tir sporadique et sans doute très imprécis de l'arrondissement et son équipage aurait également échappé à la noyade.

## Vapeur « PRÉSIDENT LEROY LALLIER »

**Le Vapeur «Président-Leroy-Lallier» est torpillé et coulé le 9 avril 1918 par le sous-marin allemand UB-109 à 13 milles de l'Île Vierge.**

« Lorsque le vapeur fut touché par la torpille à bâbord par le travers de la machine, les chaudières éclatèrent presque aussitôt et cassèrent le navire en deux. Il coula par l'arrière en moins de deux minutes entraînant avec lui 23 hommes de l'équipage. Ce fut vers 2h du matin que le chalutier anglais n° 382 qui fermait le convoi vint à notre secours et nous recueillit à 9 sur les épaves. Mais le chef mécanicien Debusscher et le lieutenant Arrard succombèrent presque en arrivant sur le chalutier. Nous avons débarqué le lendemain à Penzance. »

**Note de l'officier de marine AMBC**

Le 9 avril à 22h45 l'homme de veille sur la passerelle aperçut un sillage de torpille à environ 40m du bord. Avant qu'il ait

TORPILLÉ (09/04/1918)

## LE MERCIER Ange, 35 ans

Né le 10/01/1881 à Kerquet (Sarzeau)  
Décédé le 17/04/1916, disparu en mer.

## LORVOL Joachim, 19 ans

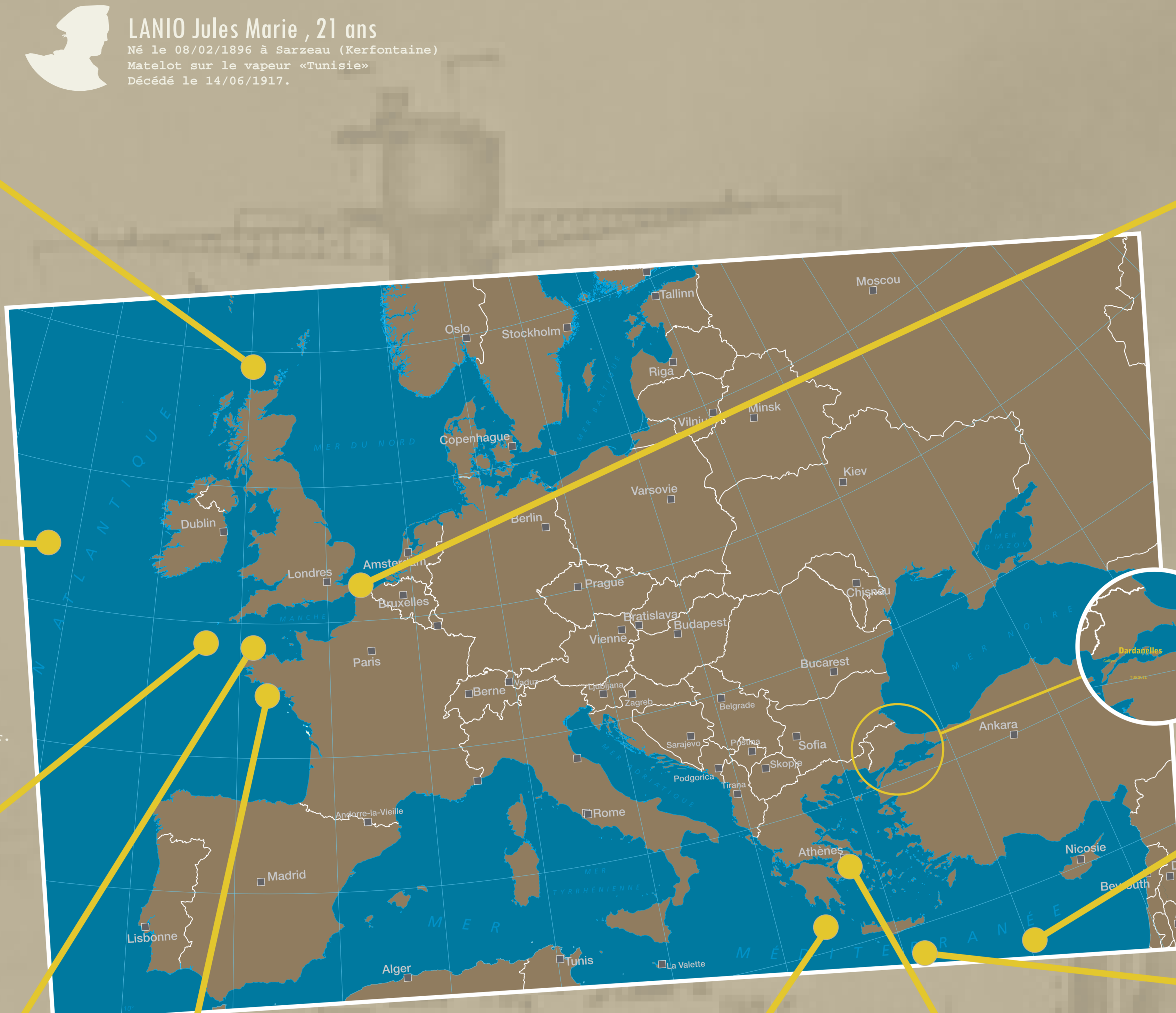
Né le 22/09/1899 à Sarzeau (Porh Brillac)  
Décédé le 09/04/1918, torpillé et coulé à Ouessant (Îles vierges).

## VALLÉE Pierre, 31 ans

Né le 27/05/1885 à Péaule  
Décédé le 26/02/1916, en mer à bord du «Provence 2» torpillé et coulé. Disparu en mer.

## LANIO Jules Marie, 21 ans

Né le 08/02/1896 à Sarzeau (Kerfontaine)  
Matelot sur le vapeur «Tunisie»  
Décédé le 14/06/1917.



## Patrouilleur « JUPITER »

Le «Jupiter» est réquisitionné à La Rochelle le 14 mai 1915 et affecté à Boulogne. « Le patrouilleur saute sur une mine posée par le sous-marin UB 12 (OL Ernst Steindorff) devant Calais au barrage 398. Le navire coule dans les mêmes parages que le patrouilleur Elisabeth, le 13 mai précédent. Son commandant, le maître de manœuvre Le Boulicaut, disparaît avec la moitié de son équipage. Le dragueur Lorientais, qui le suivait, commandé par l'enseigne de vaisseau Bouygue, ne s'hésite pas, malgré les risques qu'il court lui-même, à pénétrer dans le champ de mines pour recueillir les survivants : sans doute, le commandant expose son navire à la rencontre d'une autre mine qui l'eût évidemment détruit, lui aussi, mais dit l'Amiral Ronarc'h : « Il y a un cas de conscience si délicat pour un marin, que l'on ne peut qu'approuver l'enseignement de Bouygue d'avoir obéi à l'entraînement et entreprenant. » Le bâtiment a été cité à l'ordre du jour dans la zone des armées du Nord : Dragueur Jupiter (Journal Officiel du 15 septembre 1919) : « A saut n'hésite pas, malgré les risques qu'il court lui-même, à pénétrer dans le champ de mines pour recueillir les survivants : sans doute, le commandant expose son navire à la rencontre d'une autre mine qui l'eût évidemment détruit, lui aussi, mais dit l'Amiral Ronarc'h : « Il y a un cas de conscience si délicat pour un marin, que l'on ne peut qu'approuver l'enseignement de Bouygue d'avoir obéi à l'entraînement et entreprenant. » Le bâtiment a été cité à l'ordre du jour dans la zone des armées du Nord : Dragueur Jupiter (Journal Officiel du 15 septembre 1919) : « A saut n'hésite pas, malgré les risques qu'il court lui-même, à pénétrer dans le champ de mines pour recueillir les survivants : sans doute, le commandant expose son navire à la rencontre d'une autre mine qui l'eût évidemment détruit, lui aussi, mais dit l'Amiral Ronarc'h : « Il y a un cas de conscience si délicat pour un marin, que l'on ne peut qu'approuver l'enseignement de Bouygue d'avoir obéi à l'entraînement et entreprenant. »

COULÉ PAR UNE MINE (25/02/1916)

## LE BOULICAUT Mathurin, 34 ANS

Né le 05/03/1883 à Sarzeau (Kercléguinet)  
Disparu le 10/07/1917, devant Calais.

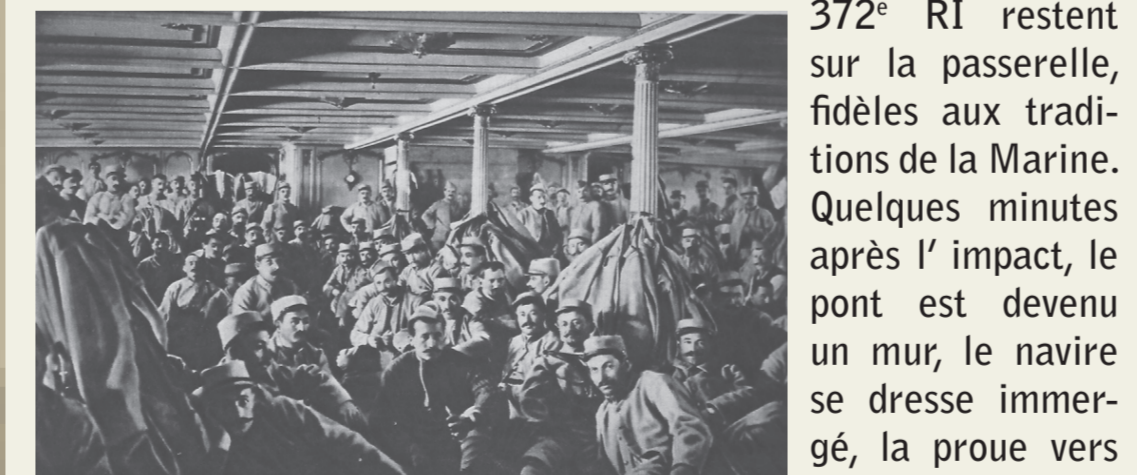
La bataille des Dardanelles, appelée également bataille de Gallipoli est livrée entre le 19 février 1915 et le 9 janvier 1916. L'affrontement naval fut un désastre pour les alliés.

## Paquebot postal « LA PROVENCE 2 »

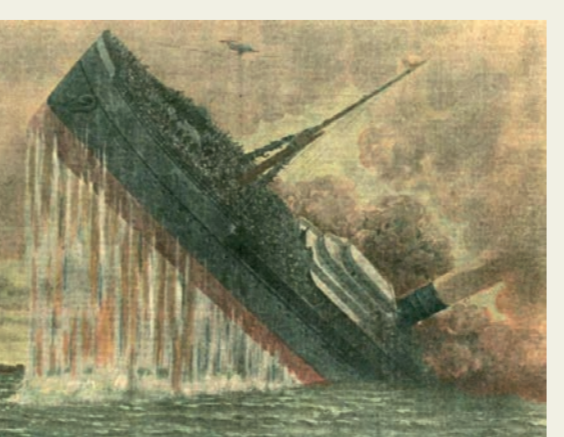


TORPILLÉ (17/04/1916)

A sa mise en service, La Provence était le plus grand et le plus rapide paquebot français. En 1914, il est converti en croiseur auxiliaire et rebaptisé «Provence 2». En 1915, il est transformé en transport de troupes.



Le 23 février 1916, la «Provence 2» quitte Toulon avec à son bord 28 officiers et 1655 soldats du 3<sup>e</sup> RIC (17<sup>e</sup> DIC) ainsi que le 372<sup>e</sup> RI. Le 26 février à 15h alors que l'officier de quart fait le point et signale par radio sa position au large de l'île de Crète une explosion secoue La «Provence 2». Une torpille lancée par un sous-marin et aperçue trop tard pour manœuvrer a explosé à hauteur du mât arrière. 150 soldats sont noyés dans la cale 3. Le Commandant du croiseur ordonne l'évacuation, mais les moyens de sauvetage sont insuffisants. Il n'y a



## Cuirassé « LE PROVENCE »



ÉVÉNEMENT D'ATHÈNES (01/12/1916)

Le roi Constantin, dans le courant du mois d'octobre, déclarant vouloir montrer sa bonne volonté à l'égard de l'Entente, avait spontanément offert de faire remettre aux gouvernements alliés en compensation du matériel de guerre livré par les officiers grecs aux Allemands la plus grande partie du matériel d'artillerie et des stocks existant en Grèce. Le roi demandant que dans ces conditions, il fût entendu que l'Entente ne demanderait pas qu'il sortit de la neutralité, libérée restant cependant aux volontaires grecs d'aller combattre l'ennemi de la Grèce. Une indemnité devait d'autre part être donnée à la Grèce comme prix du matériel remis par elle. Cet engagement, le roi ne l'a pas tenu. Débordé peu à peu par des sentiments d'hostilité et d'amour-propre blessé, soulevé contre ses propres décisions par les intrigues allemandes et par celles des partisans de Gounaris, Streit et autres ennemis avérés de l'Entente, il se déclara impuissant à assurer l'ordre dans les rues d'Athènes et à faire respecter sa volonté. De son côté, le gouvernement grec avait refusé de ratifier l'engagement royal bien qu'il eût été constaté par une lettre de la main du souverain. À l'expiration du terme fixé pour la première livraison de matériel, l'amiral Dartigue du Fournet jugea devoir débarquer quelques troupes, en prévision de troubles qui, d'après ses renseignements, étaient sur le point d'éclater. Ces troupes débarquées par simple mesure de prudence, furent maintenues hors de la ville d'Athènes, afin d'éviter toute excitation de la population. Les instructions du gouvernement français étaient que ses représentants ne devaient point s'emparer de force du matériel promis et qu'aucun acte de violence ne devait être commis. Il annonçait simplement qu'il conviendrait de prendre. Malgré cette ligne de conduite réservée, les troupes grecques ont pris subitement le 1<sup>er</sup> décembre, une attitude agressive contre le détachement de marins français, qui se trouvait de longue date au Zappion, contre les légations, contre l'école française d'Athènes et contre les venizelistes. Des coups de fusils ont été tirés. Il a même été fait usage de mitrailleuses et à plusieurs reprises, il y a eu des blessés et des morts.

## Vaisseau « LA LOIRE »



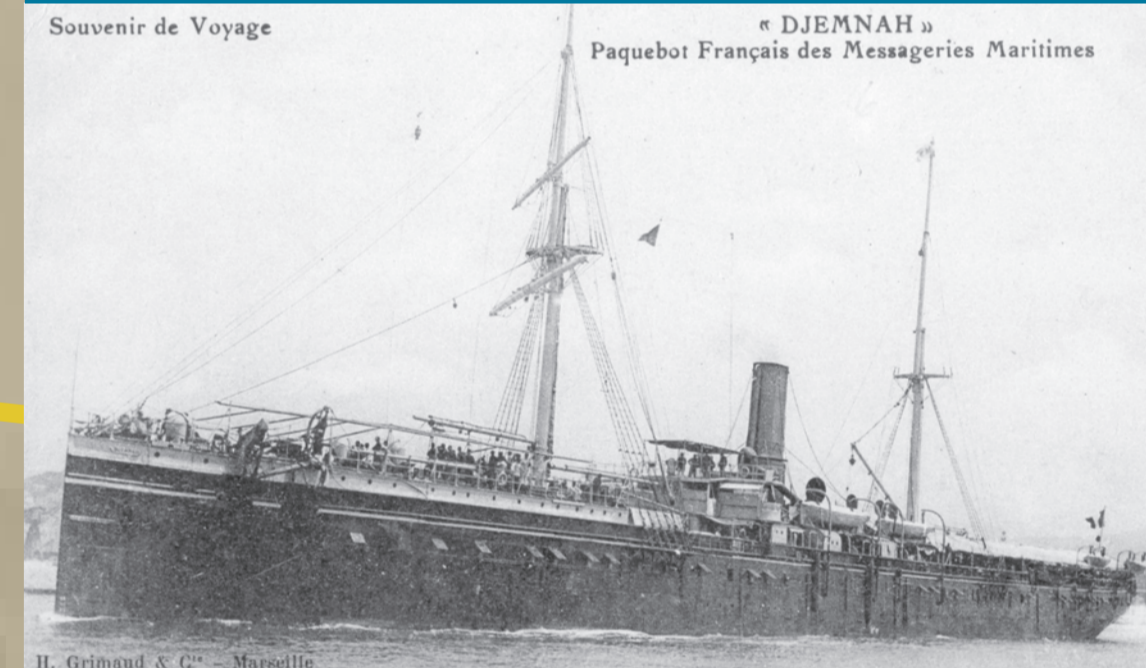
TORPILLÉ (31/03/1918)

En 1914, Olivier de Langlais prit le commandement de « La Loire », cargo de transport de troupes. Il sillonne toutes les mers et notamment la méditerranéenne. Lors d'un transport, en 1918, son navire est torpillé au large d'Aboukir. Par son sang-froid, il réussit à sauver la vie de ses passagers et de son équipage. Il parvient même à échouer son navire sur la côte, malgré d'énormes déchirures. Pour cette action, il reçut la Croix de Guerre avec palmes et avec la citation : « Lors du torpillage de son bâtiment, a montré des qualités remarquables de sang-froid et d'énergie, et a ordonné les manœuvres les plus judicieuses pour la conservation de son navire, et pour assurer le sauvetage de ses passagers et de son équipage. Il a fait son devoir jusqu'au bout en refusant d'obéir à l'ordre qui lui enjoignait de quitter son navire en danger... » Quelques mois plus tard, le part cherchier un bâtiment neuf, « Le Genchery », acheté par l'Etat français aux Etats-Unis. Il tomba malade de surmenage et mourut à l'hôpital de San Francisco le 7 février 1919. Sa dépouille, confiée à un cargo pour être rapatriée en France, n'arriva jamais à destination. Il dispara en mer également. La Légion d'honneur qu'il reçut après sa mort fut la juste reconnaissance de son héroïque fidélité au devoir professionnel.

## DE LANGLAIS Olivier, 45 ans

Né le 08/03/1874 à Sarzeau  
Décédé le 07/02/1919, à San-Francisco (USA).

## Vapeur « DJEMNAH »



TORPILLÉ (14/07/1918)

**Naufrage du paquebot Djemnah le 14 Juillet 1918.** Retranscription intégrale du rapport du Capitaine Filippi, 2<sup>e</sup> capitaine au moment du drame. Le 18 Juillet 1918, à Alexandrie, le capitaine Toussaint Filippi, capitaine au long cours, poste de T.S.F. je vois le grand second capitaine du Djemnah, et survivant à la mort du capitaine Méric dans le naufrage, établit le rapport circonstancié suivant sur le torpillage du paquebot par le sous-marin UB 105. « Journée calme le 14. Comme les routes en zigzags, la vitesse du convoi ne dépasse pas 8 nœuds. Le convoi, diminué d'une unité, est formé en ligne de front de bâbord à tribord - Australfort - Djemnah - Waitemata, guide et San-Patrik ». A 21h32, M.G., le « Djemnah » est torpillé par le travers de la cale à bagages, à tribord. Au bruit formidable de l'explosion, je me suis rendu sur la passerelle et me suis mis aux ordres du commandant. Celui-ci, qui avait déjà donné l'ordre à la machine de stopper, me dit d'examiner rapidement la quelle était notre situation, mer était couverte d'épaves. Le J'avançais sur l'arrière par tribord et je vis que le bateau coulait rapidement par l'arrière. Je vins en rendre compte au commandant qui m'ordonna pendant que lui-même sifflait au poste d'abandon, de m'occuper du sauvetage et d'éviter toute panique. Je retournais vers l'arrière en coupant au passage plusieurs saisières de radeaux, en arrivant près du poste de T.S.F. je vois le grand second capitaine du Djemnah, s'abattre avec fracas sur le roof des cabines de luxe pendant que l'arrière du navire s'engouluissait. Je me suis nettement rendu compte que le navire s'était coupé en deux. Rebroussant chemin, j'en avais le commandant mais le navire se matant brusquement, j'ai été entraîné à la mer dans son remous. Je me suis dégagé avec beaucoup de peine, en revenant à la surface, je constatais que le navire avait complètement disparu. Il a coulé en moins de deux minutes, par 33°12' de latitude Nord et 23° 55' de longitude Est de Greenwich. A bout de forces, je me débattais dans l'eau lorsqu'un radeau se trouvant à ma portée le matelot Godillot, du «Jaureguiberry», m'a saisi et hissé à ses côtés. On entendait des cris, me dit d'examiner rapidement des appels de toutes parts, la quelle était notre situation, mer était couverte d'épaves. Le sous-marin éclairé marchant en surface circulait parmi les débris. »

## KERNEUR Joseph, 25 ans

Né le 28/03/1893 à Saint-Gildas de Rhuys  
Second Maître canonnier  
Décédé le 14/07/1918, disparu en mer.

## COFFOURNIC Joseph Amédée, 21 ans

Né le 13/01/1895 à Sarzeau (Kerollet) et résidant à Brillac  
Matelot 1<sup>er</sup> classe  
Décédé le 01/12/1916, lors des «événements d'Athènes» à bord du Cuirassier « Le Provence ».

